



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 006 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 4 décembre 2013

Président

M. Larry Miller

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 4 décembre 2013

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Nous allons ouvrir la séance.

J'ai le plaisir d'accueillir nos témoins d'aujourd'hui, qui sont M. Laplante, M. Ferguson et M. Chouinard.

Je vais vous céder la parole sans plus attendre.

M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci.

Je vous remercie, monsieur le président, de nous donner cette occasion de discuter du chapitre 7 de notre rapport de l'automne 2013, qui porte sur la sécurité ferroviaire.

Je suis accompagné de M. Maurice Laplante, vérificateur général adjoint, et de M. Régent Chouinard, directeur principal, qui étaient tous deux chargés de l'audit.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont responsables au premier chef de la sécurité de leurs activités quotidiennes. Transports Canada, quant à lui, est chargé d'établir le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire au pays. Il doit surveiller que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale respectent la réglementation et il doit prendre les mesures correctives qui s'imposent, le cas échéant.

[Français]

Nous avons vérifié si le ministère avait surveillé adéquatement la gestion des risques liés à la sécurité ferroviaire exercée par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Nous nous sommes penchés plus précisément sur le cadre réglementaire, les activités de surveillance, les ressources humaines et le programme d'assurance de la qualité. Nous n'avons examiné ni la sécurité de l'industrie ferroviaire au Canada ni la sécurité des activités des chemins de fer. Notre audit n'était pas non plus une enquête sur l'accident tragique qui a frappé Lac-Mégantic, au Québec. Il ne portait en outre sur aucun autre accident ferroviaire.

[Traduction]

Transports Canada a mis en oeuvre un cadre réglementaire pour le transport ferroviaire qui comprend une approche axée sur les systèmes de gestion de la sécurité permettant de cerner et d'analyser les risques liés à la sécurité ferroviaire et d'y remédier. Le ministère a fait des progrès pour ce qui est de collaborer avec les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité. Il a publié, par exemple, des lignes directrices en 2010 et en 2012 sur de tels systèmes. Il a également réalisé des progrès à l'égard de plusieurs recommandations découlant de l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007 et des recommandations du Comité permanent sur les transports, l'infrastructure et les collectivités.

Cependant, malgré les discussions avec l'industrie ferroviaire et les progrès des 20 dernières années, des problèmes de sécurité importants et de longue date persistent, notamment en ce qui concerne les intrusions, les passages à niveau, et la mise en oeuvre et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Le ministère met trop de temps à régler ces problèmes.

[Français]

Transports Canada a réalisé de nombreuses inspections et quelques vérifications afin de déceler les cas de non-conformité aux règlements et aux normes techniques en matière de sécurité ferroviaire. En ce qui concerne le rendement et les risques, cependant, le ministère ne dispose pas de données essentielles qui lui permettraient de cibler les compagnies de chemin de fer à risque élevé et les risques de sécurité les plus importants.

Il y a 14 ans, Transports Canada avait reconnu la nécessité de passer d'une approche de surveillance basée sur l'inspection à une approche qui intégrerait la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Cette transition est toujours en cours. Il en reste beaucoup à faire, et les travaux à cet égard se font trop lentement.

[Traduction]

Transports Canada a effectué seulement 26 % des vérifications qu'il prévoyait effectuer en trois ans auprès des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. En outre, les vérifications qu'il a effectuées étaient de portée trop limitée. À ce rythme, il lui faudra plusieurs années pour vérifier l'ensemble des aspects clés de la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité, y compris les principaux systèmes de sécurité de chacune des 31 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

[Français]

Nous avons conclu que Transports Canada devait corriger les faiblesses importantes que nous avons relevées quant à la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité mis en oeuvre par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Autrement, le ministère pourrait ne pas avoir l'assurance voulue que les compagnies gèrent efficacement les risques liés à la sécurité dans leurs activités quotidiennes.

• (1540)

[Traduction]

Monsieur le président, nous sommes heureux de vous informer que Transports Canada a accepté nos recommandations. Le ministère s'est engagé à les mettre toutes en oeuvre d'ici le début de 2016. Il nous a communiqué son plan d'action à la fin de la semaine dernière, mais nous n'avons pas eu l'occasion de l'examiner encore.

Transports Canada devra établir des rapports rigoureux sur les mesures entreprises et rendre compte des progrès réalisés dans le cadre de son plan d'action. Le comité souhaitera peut-être connaître les progrès réalisés depuis la fin de notre audit et déterminer si le plan d'action et les échéances permettront de régler les problèmes que nous avons soulevés dans le chapitre.

[Français]

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Cela nous fera plaisir de répondre aux questions du comité. Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ferguson.

Je vais maintenant donner la parole à M. Mai, qui dispose de sept minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Ferguson, à vous et aux fonctionnaires du

[Français]

Bureau du vérificateur général du Canada.

Vous avez mentionné que seulement 26 % des vérifications prévues avaient été effectuées. Par conséquent, 74 % des inspections n'ont pas été effectuées. Quelles sont les conséquences de cette situation? Que se passe-t-il si on n'inspecte pas le travail des compagnies?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Le ministère a jugé nécessaire de vérifier chacune des 31 compagnies ferroviaires de compétence fédérale sur une période de trois ans. Nous avons constaté qu'au cours de cette période, il n'avait pu inspecter que 26 % d'entre elles et nous avons même constaté des faiblesses dans la façon dont ces 26 % de vérifications ont été réalisées.

Le ministère avait l'intention — et je crois important de souligner que c'était son intention, ce qu'il disait devoir faire pour s'assurer que les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires étaient en place — de soumettre la totalité des 31 compagnies à une vérification sur une période de trois ans. Comme il n'a pas réussi à le faire, il ne possède pas suffisamment de renseignements pour être sûr que les systèmes de gestion de la sécurité sont bien en place comme ils sont censés l'être.

M. Hoang Mai: Pourriez-vous nous dire combien il faudrait d'inspecteurs pour faire toutes les vérifications et inspections efficacement et à temps?

M. Michael Ferguson: Le ministère a dit qu'il avait besoin de 20 inspecteurs et nous avons constaté qu'il en avait 10. Néanmoins, il n'a pas effectué une analyse complète en fonction de sa méthodologie d'audit. Il doit mieux définir sa méthodologie pour pouvoir établir combien d'inspecteurs il aura besoin.

Comme nous l'avons mentionné, le ministère dit avoir besoin de 20 inspecteurs, mais il n'en a que 10. Il faut toutefois qu'il fasse cette analyse.

[Français]

M. Hoang Mai: Le Bureau du vérificateur général du Canada a déjà écrit ceci, en 2011: « Transports Canada ne dispose pas d'une approche cohérente pour planifier et mettre en oeuvre ses activités de vérification de la conformité. » Je pense que vous soulevez le même problème aujourd'hui.

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Je vais demander à M. Chouinard de répondre.

[Français]

M. Régent Chouinard (directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada): J'aimerais obtenir une précision. Je crois que vous faites référence à un chapitre du rapport de 2011 sur la sécurité. Était-ce le chapitre sur la sûreté aérienne ou le chapitre sur le transport de produits dangereux?

M. Hoang Mai: C'était dans le chapitre 1, celui sur le transport de produits dangereux.

M. Régent Chouinard: Chez Transports Canada, c'est un secteur séparé. Aujourd'hui, nous présentons notre rapport sur le secteur qui est responsable de la sécurité ferroviaire. Nous ne pouvons donc pas répondre à cette question.

M. Hoang Mai: Revenons sur les systèmes de gestion de la sécurité. S'il n'y a pas assez d'inspecteurs pour vérifier si les systèmes sont en place et si tout est satisfaisant, comment peut-on imposer des sanctions aux compagnies ferroviaires qui sont en défaut? Est-il possible de le faire?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Pour ce qui est d'imposer des sanctions, ce serait plutôt au ministère de préciser comment il peut s'en charger.

Encore une fois, nous avons établi que le ministère dispose d'environ 110 inspecteurs au total et que seulement 10 de ces inspecteurs ont le niveau requis pour mener des vérifications plutôt que des inspections. Quant à savoir combien de vérificateurs il a besoin, je l'ignore. Toute cette question relève de sa gestion des ressources humaines.

Le ministère dispose d'un certain nombre d'employés qui ont été formés pour faire des inspections. Il a besoin de gens capables de mener des vérifications. Il y a une nette différence entre les inspections et les vérifications. Le ministère a besoin de personnes formées pour mener des vérifications afin d'obtenir les garanties dont il a besoin et faire le suivi des compagnies ferroviaires pour s'assurer qu'elles apportent les améliorations requises.

● (1545)

[Français]

M. Hoang Mai: Vous avez également mentionné qu'il y avait certains problèmes sur le plan de la formation des inspecteurs. Pouvez-vous en dire plus à ce sujet?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Je vais commencer et M. Chouinard complétera ma réponse.

En deux mots, nous avons constaté la nécessité de former les inspecteurs pour appliquer la nouvelle procédure de vérification des systèmes de gestion de la sécurité et nous avons déterminé que les inspecteurs et les gestionnaires n'avaient pas tous reçu la formation nécessaire.

Je vais demander à M. Chouinard de fournir plus de précisions.

M. Régent Chouinard: Transports Canada a déterminé que pour pouvoir mener des vérifications, ses inspecteurs devaient suivre une formation sur les SGS. Nous avons relevé certaines lacunes dans la formation des gestionnaires, de même que celle des inspecteurs dont quelques-uns n'avaient pas la compétence voulue pour faire des vérifications en plus des inspections. Au moment où nous avons présenté notre rapport, environ 40 % des inspecteurs avaient besoin de suivre la formation requise pour mener des vérifications.

[Français]

M. Hoang Mai: Avez-vous vérifié si le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait effectué des inspections à cet égard?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Ce n'est pas un domaine que nous avons abordé dans le cadre de notre audit.

M. Régent Chouinard: Notre audit ne portait pas sur le Bureau de la sécurité des transports, mais nous avons examiné comment Transports Canada a répondu aux recommandations. Le Bureau de la sécurité des transports a fait connaître publiquement son opinion au sujet de la façon dont Transports Canada a répondu aux recommandations antérieures. Nous disons dans notre rapport que Transports Canada a répondu à 90 % des recommandations — c'était l'évaluation du BST. Mais cela signifie qu'il n'a pas répondu entièrement à 10 % des recommandations, selon le bureau. C'est ce que nous avons signalé.

[Français]

M. Hoang Mai: Pouvez-vous nous dire rapidement, car je crois qu'il ne me reste plus beaucoup de temps...

[Traduction]

Le président: Désolé, vous avez épuisé votre temps. Nous reviendrons peut-être à vous.

C'est maintenant au tour de M. McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le président, avant que les minutes ne commencent à compter, pourrais-je invoquer rapidement le Règlement?

Comme nous sommes tous ici avec le vérificateur général et son équipe, serait-il possible de faire durer cette séance deux bonnes heures? D'après le calendrier qui nous a été distribué au cours de la dernière séance, j'avais l'impression que cette réunion durerait deux heures. Je me demande simplement si les témoins pourraient rester pendant deux heures aujourd'hui. Nous avons la salle de réunion, nous avons le service d'interprétation, nous avons les membres du comité. J'aimerais savoir si c'est possible, et c'est la raison de mon rappel au Règlement.

Le président: Premièrement, ce serait à l'ensemble du comité d'en décider et je crois que le vérificateur général et son équipe ont accepté de témoigner ici pendant une heure.

M. David McGuinty: Pouvons-nous demander aux témoins s'ils sont prêts à rester un peu plus longtemps et ensuite consulter très rapidement le comité? Je pense que nous pourrions tous bénéficier de la richesse de leur témoignage. Je suis certain que les membres du comité de tous les côtés ont beaucoup de questions à poser au vérificateur général.

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour prolonger la séance?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Ferguson, les membres de votre personnel et vous-même pouvez-vous...?

M. Michael Ferguson: Nous sommes à la disposition du comité.

Le président: Très bien.

M. David McGuinty: Merci beaucoup, monsieur, je l'apprécie.

Je pense que nous pouvons commencer à compter les minutes maintenant.

Merci, monsieur le président, et je remercie les témoins de leur présence ici.

Il y a tant de choses dont je voudrais vous parler, monsieur Ferguson. Il est difficile de savoir par où commencer. La majeure partie de votre chapitre a de quoi scandaliser de nombreux Canadiens lorsqu'ils lisent vos observations concernant la sécurité ferroviaire au Canada. Néanmoins, une des choses les plus frappantes est le nombre de vérifications qui ont été faites.

Vous avez mentionné, je pense, que 26 % des vérifications que le ministère comptait faire sur une période de trois années financières ont effectivement été réalisées. Cela figure-t-il dans votre chapitre?

• (1550)

M. Michael Ferguson: Oui, sur une période de trois ans, nous avons constaté que le ministère avait réalisé 26 % des vérifications prévues.

M. David McGuinty: À ce propos, lors d'une réunion antérieure, j'ai interrogé le sous-ministre adjoint du ministère à propos de ce chiffre.

Je vais vous lire notre échange et j'aimerais avoir votre réponse. Voici la question que j'ai posée à M. Gerard McDonald, le SMA responsable du dossier:

Pourquoi auriez-vous planifié de réaliser autant de vérifications de plus, pour n'en faire que 25 %? Quand vous vous êtes arrangé pour en faire bien plus, ne vous êtes-vous pas fondé sur les faits, les prévisions techniques, les besoins, la sécurité?

Voici quelle a été la réponse de M. McDonald:

Oui, et d'après nos estimations du risque dans le système, et de ce qu'il fallait pour nous donner une certaine confiance concernant la sécurité...

J'ai répondu « Tout à fait. » M. McDonald a alors ajouté:

... nous estimions à ce moment-là que le nombre initial de vérifications prévues dépassait probablement ce qui était nécessaire.

Cette réponse m'a surpris. J'ai alors répliqué ce qui suit:

Cela dépassait ce qui était nécessaire pour assurer la sécurité des Canadiens et la sécurité du système. C'est ce que vous dites maintenant?

M. McDonald a répondu:

Ce que nous disons, c'est que nous avons ajusté notre niveau de vérification en fonction de ce que nous avons estimé nécessaire de notre part pour garantir la sécurité du système.

Je n'arrive pas à comprendre, et les Canadiens non plus. D'une part, votre équipe a examiné les prévisions du ministère quant aux vérifications à faire sur une période de trois ans. Vous avez conclu, je suppose, que le nombre de vérifications prévu était parfaitement raisonnable. Ensuite, le plus haut fonctionnaire du ministère vient dire au comité: « En réalité, le nombre de vérifications que nous avons envisagé de mener sur une période de trois ans n'était pas le bon. »

Par conséquent, à titre de vérificateur général, vous vous êtes également trompé sur votre chiffre de 26 % étant donné que selon ce témoignage, le chiffre visé n'était pas le bon.

Vous comprenez ma question? Pouvez-vous nous aider à comprendre?

M. Michael Ferguson: Nous avons déterminé que selon son plan, le ministère voulait soumettre chacune des 31 compagnies ferroviaires de compétence fédérale à une vérification, sur une période de trois ans. Au cours de cette période, il n'a pu réaliser que 26 % de ces vérifications. Nous n'avons pas cherché à voir si son plan était raisonnable ou non. Nous avons mesuré ce que le ministère a fait par rapport à ce qu'il avait prévu de faire étant donné que c'est à lui de déterminer la quantité de preuves dont il a besoin.

Si Transports Canada avait décidé de modifier le nombre de vérifications à effectuer, nous nous serions attendus à trouver une analyse disant qu'il n'était pas nécessaire de faire autant de vérifications qu'on ne l'avait prévu au départ. Nous n'aurions alors pas tiré cette conclusion. La raison pour laquelle nous en sommes venus à cette conclusion est que le ministère a dit qu'il devait soumettre chacune des 31 compagnies ferroviaires à une vérification sur une période de trois ans. Nous avons cherché à voir combien de ces vérifications avaient été faites et il s'agissait de 26 %. Nous n'avons eu aucune preuve qu'il avait modifié son intention initiale.

M. David McGuinty: Vous avez dissipé le mystère.

Tous les membres du comité se demandent comment un haut fonctionnaire peut venir déclarer simplement: « Nous avions fait une mauvaise estimation ». Votre réponse est la suivante: « Si c'est le cas, montrez-nous votre analyse. Montrez-nous comment vous en êtes arrivés à la conclusion que le nombre de vérifications que vous aviez envisagé de faire sur une période de trois ans était erroné. »

Vous n'avez pas pu trouver d'analyse à l'appui de sa déclaration selon laquelle le ministère a réduit le nombre de vérifications en tenant compte des données disponibles et de la sécurité du public. C'est dans son témoignage, pas le mien. Par conséquent vous n'avez rien trouvé qui puisse appuyer le témoignage de M. McDonald selon lequel le ministère a pris la décision rationnelle de réduire le nombre de vérifications en se fondant sur des éléments concrets.

M. Michael Ferguson: Comme je l'ai dit, quand nous avons fait l'audit, nous avons cherché à voir combien de vérifications le ministère avait prévues et combien il en avait fait. N'oubliez pas que lorsque nous préparons un rapport d'audit, nous dialoguons avec le ministère au sujet de nos conclusions. S'il avait eu une analyse indiquant que le nombre de vérifications devait être moins important, il aurait eu largement l'occasion de nous la montrer et nous n'aurions alors pas rédigé nos conclusions comme nous l'avons fait.

La raison pour laquelle notre conclusion est ainsi formulée est qu'elle correspond à ce que nous avons constaté. Voilà ce que le ministère avait prévu de faire et voilà ce qu'il a fait.

• (1555)

M. David McGuinty: Monsieur Ferguson, puis-je vous poser une question concernant la capacité?

Nous consacrons actuellement environ 32 millions de dollars par année à la sécurité ferroviaire. Je sais que ce n'est probablement pas un chiffre que vous suivez de près. Nous avons réduit l'investissement dans la sécurité maritime, la sécurité routière et la sécurité aérienne de façon assez importante au cours des trois dernières années.

Le budget de la sécurité ferroviaire est resté à peu près constant, mais nous y consacrons 32 millions de dollars par année, soit 8 millions de dollars de moins que les 40 millions de dollars que le gouvernement dépense pour la publicité sur son plan d'action économique. C'est une autre question. Je viendrai vous voir à ce sujet avec mon projet de loi d'initiative parlementaire visant à limiter cette dépense.

Cependant, je voudrais avoir une idée des conclusions que vous avez pu tirer sur le plan de la capacité, car il y a autre chose que je ne comprends pas. Nous voyons une augmentation massive du transport de pétrole par chemin de fer, sans aucun signe de diminution étant donné qu'on envisage de doubler l'exploitation des sables bitumineux et que la capacité des pipelines est fixe, mais pourtant les hauts fonctionnaires nous disent qu'ils ont toute la capacité nécessaire et tous les inspecteurs dont ils ont besoin. Rien n'a changé. Tout est resté constant.

J'essaie de comprendre comment c'est possible. Pouvez-vous aider les Canadiens à comprendre? Y a-t-il un problème de capacité sur le plan des inspections et de la vérification de la sécurité ferroviaire au Canada?

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, nous n'avons pas émis de conclusion quant à savoir s'il y avait ou non un problème de capacité. Nous avons conclu que Transports Canada n'avait pas fait d'analyse pour déterminer combien d'inspecteurs et de vérificateurs il avait besoin, ainsi que l'importance de la formation à dispenser pour mettre en place le personnel requis.

Je ne peux pas vous dire si le ministère dispose de ressources suffisantes, s'il a suffisamment d'argent et suffisamment d'employés. Je peux seulement dire qu'il n'a pas fait lui-même d'analyse pour établir quelles sont les ressources dont il a besoin pour faire son travail.

M. David McGuinty: Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Watson, pour sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, je vous remercie, vous et votre équipe, d'être venus ici aujourd'hui.

Je voudrais d'abord vous remercier de l'important travail que vous avez réalisé dans le chapitre 7 de votre rapport et dans vos recommandations. Comme vous nous l'avez déjà dit aujourd'hui, Transports Canada a accepté toutes les recommandations et l'a fait dans un délai assez précis.

Je ne l'ai pas vu explicitement dans le rapport, mais si je lis entre les lignes, je pense que non seulement les Canadiens s'attendaient à mieux de la part de Transports Canada, mais vous aussi, et je sais que le gouvernement s'attendait également à mieux.

En ce qui concerne notre comité, je n'émettrai pas de suppositions par rapport à ses recommandations, car notre étude n'est pas terminée. Nous avons seulement commencé à examiner la mise en oeuvre du SGS dans tous les modes de transport ainsi que le transport des marchandises dangereuses. Néanmoins, je pressens déjà un fort désir de la part du comité de recommander que cela devienne un outil de responsabilisation pour Transports Canada jusqu'à ce que le ministère respecte ses engagements et les délais qu'il s'est fixés.

Pour passer au rapport, bien entendu, un audit est une évaluation précise et je vais donc essayer de comprendre précisément sur quoi votre audit portait ou ne portait pas.

Bien sûr, vous êtes au courant du tragique accident ferroviaire qui a eu lieu à Lac-Mégantic l'été dernier. Votre rapport n'est pas une enquête sur les facteurs qui ont causé cet accident ou tout accident ou autres accidents, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Jeff Watson: Bien entendu, c'est le Bureau de la sécurité des transports qui a pour rôle d'enquêter sur les accidents.

Votre rapport n'établit pas de lien de cause à effet entre l'accident de Lac-Mégantic et le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire, ni de lien avec un accident ferroviaire quelconque, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: C'est exact. Comme je l'ai dit, nous n'enquêtons pas sur les accidents. Nous ne pouvons pas établir de lien de cause à effet.

M. Jeff Watson: Votre rapport n'établit aucun lien de cause à effet entre l'accident de Lac-Mégantic et le système de gestion de la sécurité de la compagnie ferroviaire MMA, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: Encore une fois, c'est exact. Ce n'était pas le but de l'audit.

M. Jeff Watson: En réalité, votre rapport ne constitue pas une vérification du système de gestion de la sécurité d'une compagnie ferroviaire quelconque, n'est-ce pas?

• (1600)

M. Michael Ferguson: C'est exact. L'audit portait sur la façon dont Transports Canada s'assure du bon fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires.

M. Jeff Watson: Votre rapport n'établit pas de lien de causalité entre l'accident de Lac-Mégantic et la surveillance réglementaire de Transports Canada, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Jeff Watson: Par conséquent, quiconque prétend que votre rapport conclut que l'accident de Lac-Mégantic était évitable tire une conclusion que vous n'avez pas tirée dans votre rapport, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: L'audit ne portait pas sur l'accident de Lac-Mégantic et nous n'avons pas établi de rapport de cause à effet entre ce que nous avons constaté et tout accident qui a pu survenir.

M. Jeff Watson: Merci.

Je voudrais maintenant poser des questions au sujet de l'audit que vous avez mené et qui fait l'objet du chapitre 7. Vous avez terminé la vérification le 28 juin 2013. Quand Transports Canada a-t-il appris que vous comptiez mener cet audit?

M. Michael Ferguson: Nous avons terminé notre travail sur le terrain en juin. C'était donc probablement un an avant, sans doute en juin, je suppose.

M. Jeff Watson: Vous avez donc commencé votre audit en juin 2012. C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. Michael Ferguson: C'est à peu près cela. Si vous avez besoin d'une date précise, il faudrait que je vérifie, mais c'est aux environs de cette date.

M. Jeff Watson: Les réponses du ministère sont intégrées dans le rapport final. Quand Transports Canada a-t-il reçu une ébauche du rapport pour formuler ses observations?

M. Michael Ferguson: Ce devait être le 14 juin 2013.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur.

Je voudrais passer au témoignage que M. Bourdon a présenté au comité. Le 26 novembre, je lui ai demandé combien de vérifications des systèmes de gestion de la sécurité Transports Canada effectuait chaque année. M. Bourdon a répondu qu'il n'avait pas le chiffre exact sous la main, mais que c'était entre huit et douze vérifications par an. Votre rapport peut-il confirmer, du moins pour la période couverte par l'audit, qu'il y a eu entre neuf et douze vérifications par année?

M. Régent Chouinard: Nous disons dans notre rapport qu'au cours des trois années se terminant en mars 2012, Transports Canada

a effectué 14 vérifications. Au cours des deux années se terminant en mars 2012, il y a eu huit vérifications.

M. Jeff Watson: Très bien. J'ai ensuite demandé combien de chemins de fer de compétence fédérale avaient fait l'objet d'une vérification de leur système de gestion de la sécurité. Ce témoignage a eu lieu la veille de la publication de votre rapport. La réponse a été: « à peu près tous, à plusieurs reprises. »

Votre rapport confirme-t-il ce témoignage?

M. Régent Chouinard: Monsieur le président, notre rapport portait sur deux ans. Le rapport montre qu'au cours des deux années sur lesquelles nous nous sommes penchés, il y a eu huit vérifications et qu'au cours des trois années se terminant en mars, 26 % des compagnies ferroviaires ont été soumises à une vérification. Si mes chiffres sont exacts, cela veut dire que sur les 31 compagnies ferroviaires, huit ont fait l'objet d'une vérification au cours des trois années se terminant le 31 mars 2012.

M. Jeff Watson: J'ai ensuite demandé aux fonctionnaires du ministère s'il s'agissait de vérifications complètes de l'ensemble du système ou d'une opération de moindre envergure. Voyons si j'ai la réponse. Le ministère a confirmé, je pense... Je n'ai pas le témoignage sous la main. Permettez-moi de m'assurer que j'ai le bon texte pour ne pas commettre d'erreur. J'ai dit: « Passons aux vérifications systémiques, étape qui suit l'inspection classique... » S'agissait-il de vérifications complètes qui portaient sur la totalité des 12 composantes de la sécurité? Ou ces vérifications s'intéressaient-elles seulement à certains aspects du système de gestion de la sécurité?

• (1605)

Le président: Votre temps est écoulé et nous allons donc laisser les témoins répondre à cette question. Vous y reviendrez plus tard, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je n'ai pas posé ma question, mais...

M. Michael Ferguson: Je ne suis pas vraiment certain de la question, mais les vérifications que nous avons vues portaient sur des problèmes précis et connus plutôt que sur l'ensemble du système de gestion de la sécurité des chemins de fer de compétence fédérale. Nous avions donc des réserves quant à la façon dont les vérifications avaient été menées.

Le président: Je crois que vous allez prendre les sept minutes suivantes, monsieur Watson. C'est donc de nouveau à vous et vous pouvez poursuivre vos questions.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je voudrais passer au rapport « Renforcer les liens ». Vous l'avez mentionné dans votre rapport en parlant des recommandations qui ont été formulées. À la page 82 de ce rapport, il est question d'un instrument d'évaluation de la culture de sécurité. On applique aux compagnies ferroviaires une échelle de l'OACI qui va d'un régime de conformité fondé uniquement sur des règles à la mise en oeuvre intégrale d'un SGS, au stade 5 et ce rapport classait les compagnies qui avaient été examinées en fonction de cette échelle. Il utilisait également la même échelle pour évaluer le rendement de Transports Canada selon que le ministère avait seulement un régime d'inspection de la conformité fondé sur des règles ou qu'il mettait entièrement en oeuvre un modèle de surveillance des SGS, c'est-à-dire un système de vérification et de surveillance. Le comité consultatif a placé le ministère au troisième palier de l'échelle et cela, sept ans après les modifications apportées à la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

Votre rapport souligne certaines lacunes. En utilisant la même échelle, Transports Canada a-t-il dépassé le troisième rang ou diriez-vous que six ans après la publication de « Renforcer les liens » le ministère n'a pas progressé davantage?

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, je ne peux certainement pas essayer de situer le ministère sur l'échelle de quelqu'un d'autre; ce n'est pas ce que nous avons fait. Nous avons indiqué au paragraphe 21 de notre rapport qu'il y avait, dans le rapport du comité consultatif de 2007, 56 recommandations dont plusieurs permettent de situer le ministère sur l'échelle dont vous parlez.

M. Jeff Watson: Très bien.

J'ai une question au sujet de la page 23 de votre rapport, paragraphe 7.34, où on peut lire:

Lorsqu'ils sont mis en oeuvre et maintenus de façon adéquate, les SGS donnent l'assurance que les opérations quotidiennes de la compagnie ferroviaire sont sécuritaires ou font l'objet d'améliorations continues lorsque des dangers ou des risques sont cernés.

Est-ce votre conception des systèmes de gestion de la sécurité? Est-ce une évaluation qualitative selon laquelle si les systèmes de gestion de la sécurité sont mis en oeuvre de façon adéquate, ils sont sécuritaires et satisfaisants?

M. Michael Ferguson: C'est un énoncé de l'objectif des systèmes de gestion de la sécurité. Tel est le but d'un système de gestion de la sécurité. Nous n'avons pas évalué l'approche qui consiste à utiliser des systèmes de gestion de la sécurité.

M. Jeff Watson: À propos des audits du CN/CP qui ont été faits, des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité que Transports Canada a réalisées, vous avez dit, je crois, que huit vérifications sur quatorze ont été effectuées auprès des deux compagnies. Le ministère a-t-il suffisamment la preuve, à partir de ces vérifications des SGS, que le CN et le CP ont des systèmes de SGS fonctionnels?

• (1610)

M. Michael Ferguson: Je ne peux pas parler des résultats d'une compagnie en particulier. Nous avons examiné de façon générale ce que Transports Canada fait pour superviser la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble des compagnies ferroviaires de compétence fédérale. Nous avons constaté, dans l'ensemble, que le ministère a de nombreuses améliorations à apporter dans la façon dont il mène ces vérifications, mais je ne peux pas parler d'une compagnie en particulier.

M. Jeff Watson: En plus des systèmes de gestion de la sécurité, vous avez donné une description assez complète du cadre réglementaire et certainement de son historique. Quand vous avez parlé des diverses phases de son évolution, je n'ai pas remarqué si vous avez pu nous dire si des règles ou règlements ont été annulés pendant la période au cours de laquelle vous avez constaté des ajouts.

M. Michael Ferguson: Comme cela n'entrait pas dans le cadre de l'audit, je ne peux pas en parler.

M. Jeff Watson: L'historique du cadre réglementaire que vous avez inclus aurait au moins dû mentionner si des règles ou règlements ont été annulés. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Michael Ferguson: L'audit visait à établir s'il y avait des questions problématiques et comment Transports Canada les gérait. Le but de l'audit n'était pas de dire si tel ou tel règlement avait été ajouté ou supprimé. Ce n'était pas aussi précis. Il s'agissait de voir quels problèmes avaient été mis en lumière sur le plan de la sécurité

ferroviaire, quels problèmes Transports Canada avait constatés et comment il les gérait.

Le cadre réglementaire peut servir à gérer ou régler un problème, par exemple en ajoutant ou supprimant des règlements, mais tel n'était pas le but de l'audit.

M. Jeff Watson: C'est juste par curiosité. À la page 11 de votre rapport, au paragraphe 7.13, on peut lire:

Compte tenu de l'adoption constante de nouvelles technologies, de l'infrastructure supplémentaire et de l'augmentation du trafic ferroviaire, il est important que Transports Canada surveille si les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale maintiennent des systèmes de gestion de la sécurité efficaces pour déceler les nouveaux risques et mettre en oeuvre des stratégies visant à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Cela fait suite à la mise en place de nouvelles technologies.

Voulez-vous dire que les nouvelles technologies créent des nouveaux risques ou nous aident à déceler des nouveaux risques ou à résoudre les risques? Je ne suis pas certain du sens de ce paragraphe. Je voudrais seulement que vous le précisiez.

M. Michael Ferguson: Je pense que ce paragraphe est seulement contextuel, pour faire savoir aux gens que l'environnement évolue continuellement. Ce n'est pas tant de savoir si les nouvelles technologies créent ou non des risques, mais plutôt que les nouvelles technologies peuvent obliger Transports Canada à modifier la façon dont il supervise les systèmes. Il doit pouvoir réagir face aux nouvelles technologies.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de Mme Sims, pour cinq minutes.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Merci beaucoup et je tiens à vous remercier tous d'être venus.

C'est la première fois que je siége à ce comité et c'est donc un plaisir pour moi d'être ici, monsieur le président.

Je viens de la circonscription de Newton—Delta-Nord et même si je sais qu'une bonne partie de ce rapport n'est pas directement reliée à ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, je sais aussi que mes concitoyens s'inquiètent beaucoup de la sécurité ferroviaire et du transport du charbon qui passe au coeur de la circonscription. Cela nous inquiète beaucoup.

Quand j'ai lu et entendu votre déclaration, une chose qui m'a vraiment frappée, c'est quand vous avez dit que le ministère manquait de données essentielles sur le rendement et les risques pour cibler les compagnies à risque élevé et les risques de sécurité les plus importants. Il manque beaucoup de données.

Dans ces conditions, quel genre de données aiderait Transports Canada à mieux planifier ses inspections et ses vérifications de la sécurité et quelles sont les autres données importantes qui lui manquent?

M. Michael Ferguson: Si vous le permettez, je vais commencer à répondre et je demanderai ensuite à M. Chouinard de compléter ma réponse.

Encore une fois, la question fondamentale à mes yeux est l'évaluation des risques. Quand vous supervisez un système pour s'assurer qu'il fonctionne de façon sécuritaire, il est important que Transports Canada fasse une bonne évaluation des risques afin de pouvoir diriger ses efforts là où c'est le plus important.

Pour pouvoir évaluer les risques, vous avez besoin de données, vous devez comprendre l'environnement dans lequel vous travaillez. Quant à savoir si nous avons constaté que certaines données manquaient, je vais demander à M. Chouinard de répondre à cela.

•(1615)

M. Régent Chouinard: Monsieur le président, dans notre rapport, nous disons que Transports Canada disposait de certaines données. Il a obtenu des renseignements du Bureau de la sécurité des transports et la planification... Il disposait également des renseignements fournis par les inspecteurs qui ont fait des inspections par le passé, mais nous avons relevé un certain nombre de domaines dans lesquels il manquait des données.

Un document dont Transports Canada devrait disposer, selon nous, c'est l'évaluation des risques faite par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. D'autre part, le ministère n'avait pas de renseignements au sujet des tronçons de voie utilisés pour le transport des marchandises dangereuses, pour décider des vérifications à faire et il n'en avait pas non plus sur l'état des ponts ainsi que sur le rendement financier de ces compagnies. Cela figure au paragraphe 7.36 de notre rapport.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci infiniment de me donner une réponse aussi approfondie.

J'ai été assez inquiète, je dois dire, quand j'ai lu que Transports Canada n'avait effectué que 26 % des vérifications qu'il comptait faire sur une période de trois. De toute évidence, il y a de sérieuses lacunes de ce côté-là et j'espère seulement que nous pourrions y remédier, car nous ne voulons pas d'autres désastres comme celui de Lac-Mégantic.

Je vais maintenant vous céder la parole.

Le président: Il vous reste deux minutes.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Vous avez dit que votre audit s'était terminé en juin 2013. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: C'est le moment où nous avons terminé ce que nous appelons le travail sur le terrain et où nous avons donc cessé de recueillir des données. Nous sommes ensuite passés à la rédaction du rapport.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Vous n'auriez donc pas pu obtenir d'information sur Lac-Mégantic, étant donné que l'accident n'avait pas encore eu lieu. Vous n'auriez pas pu établir de lien entre les systèmes de gestion de la sécurité et l'accident.

Comme vous l'avez mentionné plus tôt, il y a eu, en 2007, un rapport comportant 56 recommandations. Parmi celles-ci, il était question d'améliorer la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et de recueillir des données provenant des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour mesurer leur rendement en matière de sécurité.

Votre rapport indique qu'on n'a répondu qu'à 32 recommandations. C'est donc dire qu'il y en a 24 dont on n'a pas tenu compte. En outre, certaines recommandations n'ont même pas été mises en oeuvre complètement.

Est-ce qu'on vous a expliqué pourquoi on mettait autant de temps à mettre en oeuvre ces recommandations?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Lorsque nous avons examiné le nombre de recommandations, nous avons demandé à Transports Canada combien de recommandations il estimait avoir mises en oeuvre. Le tableau de la pièce 7.6 présente les recommandations que le

ministère estime avoir appliquées. Néanmoins, même si Transports Canada considère que 32 recommandations ont été suivies, comme nous le mentionnons aussi, je pense, dans le chapitre, le ministère reconnaît qu'il reste beaucoup de travail à faire pour la mise en oeuvre de certaines de ces 32 recommandations.

Quant à savoir pourquoi cela prend autant de temps, c'est ce que nous voulons signaler au comité et c'est au ministère de le dire. Certains de ces problèmes existaient depuis plusieurs années. Le ministère a essayé de modifier sa façon de faire et cela lui prend trop de temps, comme je pense l'avoir dit dans ma déclaration préliminaire. Quant à savoir exactement pourquoi, seul le ministère peut répondre à cette question.

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de M. Komarnicki, qui dispose de cinq minutes.

•(1620)

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur Ferguson, pour ce rapport détaillé et approfondi.

Je sais que certains ont reproché au SGS de s'orienter vers une déréglementation de la sécurité. Ce n'est pas ce qui ressort de votre rapport. Je sais que la loi prévoit un système de gestion de la sécurité et doit inclure 12 éléments qui sont d'ailleurs précisés. Votre audit consistait principalement à vérifier si Transports Canada a pu suffisamment établir si les compagnies de chemin de fer qui avaient des SGS se conformaient aux exigences à l'égard des SGS et si ces systèmes étaient mis en oeuvre de façon satisfaisante. C'est bien ce que vous avez recherché?

M. Michael Ferguson: Certainement. Comme c'est normalement le cas, nous ne vérifions pas la politique gouvernementale; nous ne mettons pas en doute la politique gouvernementale. Ce que nous vérifions, c'est la mise en oeuvre des politiques, de la politique à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité, de la réglementation, de la loi régissant les systèmes de gestion de la sécurité. Cet audit cherchait à établir comment Transports Canada s'acquitte des responsabilités qui sont les siennes dans ce contexte.

M. Ed Komarnicki: Il s'agissait également de voir comment les compagnies ferroviaires appliquaient les SGS compte tenu de la législation en vigueur?

M. Michael Ferguson: En effet. Nous avons examiné l'ensemble des responsabilités dont Transports Canada doit s'acquitter pour s'assurer que les compagnies ferroviaires ont mis en place les systèmes de gestion de la sécurité. Telle était la portée de l'audit.

M. Ed Komarnicki: Dans votre conclusion, vous avez dit ceci: En 2001, Transports Canada a amené l'industrie ferroviaire canadienne à adopter un cadre réglementaire qui inclut une approche fondée sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Vous avez dit aussi: le ministère a accompli peu de progrès dans sa transition entre une approche de surveillance traditionnelle, essentiellement fondée sur la vérification de la conformité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale aux règles et aux normes techniques, et une approche systémique intégrant la surveillance des SGS dans les activités.

Avez-vous eu l'impression, comme c'était le cas lors de l'audit, qu'il était nécessaire de passer de l'ancien système à un nouveau système intégrant les systèmes de gestion de la sécurité?

M. Michael Ferguson: Oui, et nous précisons, je pense, qu'on a reconnu en 1999 que les chemins de fer devaient apporter des changements. En 2001, ces changements ont été mis en oeuvre. Quand nous avons fait l'audit en 2012-2013, nous avons constaté qu'il restait de nombreuses faiblesses dans la façon dont Transports Canada supervise ces changements.

M. Ed Komarnicki: Vous partez du principe que si l'on adopte un système de gestion de la sécurité, il faut qu'il soit mis en oeuvre par les chemins de fer. Vous-même ou Transports Canada avez-vous l'assurance que c'est bien ce qui se passe? Il y a lieu de se demander si la portée de vérification est suffisamment vaste. Avez-vous analysé le nombre d'employés, que ce soit les vérificateurs ou les inspecteurs?

M. Michael Ferguson: En effet. Étant donné que Transports Canada a la responsabilité de superviser les systèmes, comment le fait-il? Quelles sont ses exigences et que doit inclure une bonne planification de la vérification?

M. Ed Komarnicki: Ensuite, si vous estimez qu'il n'y a pas suffisamment de personnel, je suppose que la question suivante est de savoir quel est le nombre de personnes dont on a besoin. Quelles doivent être leurs compétences? Que faut-il faire pour leur dispenser la formation nécessaire?

M. Michael Ferguson: Sur le plan des ressources humaines, ce sont bien les questions que nous avons posées à Transports Canada. De combien d'inspecteurs avez-vous besoin pour faire le travail? Quelles compétences doivent-ils posséder? Quelle formation leur offrez-vous? Ont-ils été formés? Telles sont les questions que nous avons posées à Transports Canada et nous avons constaté que le ministère n'avait pas fait l'analyse voulue pour répondre à ces questions.

M. Ed Komarnicki: S'il faisait cette analyse, il faudrait prévoir un délai raisonnable pour déployer le nombre d'employés requis, avec les compétences en question, compte tenu du temps nécessaire pour les former. On doit s'attendre à ce que cette analyse soit faite et qu'il y soit donné suite dans un délai raisonnable.

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Avez-vous des suggestions ou des recommandations particulières à ce propos, ou s'agit-il simplement de leur demander d'effectuer cette analyse?

M. Michael Ferguson: Notre chapitre contient un certain nombre de recommandations dont l'une, si je me souviens bien, sur le fait qu'ils devaient effectuer cette analyse afin d'évaluer leurs besoins en ressources.

•(1625)

M. Ed Komarnicki: Je crois savoir que le Canada est l'un des premiers pays à mettre en oeuvre le système de gestion de la sécurité. Pensez-vous que la lenteur du processus s'explique par le fait que ce système est récent, que pas mal de personnes montent à bord du train... Cela explique-t-il en partie une certaine impréparation de Transports Canada ou l'incertitude sur certains critères objectifs?

M. Michael Ferguson: Encore une fois, nous n'avons pas analysé les raisons de la lenteur du processus, et je ne puis isoler aucun facteur en particulier. Nous nous sommes contentés de mettre en relief le fait que le changement était nécessaire. Et à présent nous cherchons à déterminer, 13 ans plus tard, quels progrès ont été accomplis dans la mise en oeuvre.

Le président: Merci.

Nous passons à présent à M. Sullivan, pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci à nos trois témoins de comparaître aujourd'hui.

Aujourd'hui, tout comme la semaine dernière, vous avez dit quelque chose qui frappe: à ce jour, les vérifications n'ont porté, selon vous, que sur 26 p. 100 des systèmes de gestion de la sécurité. Vous concluez, à la toute fin du rapport, que « le ministère n'a peut-être pas l'assurance nécessaire que les chemins de fer fédéraux fonctionnent, au quotidien, en conformité du cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire, ni qu'ils améliorent de façon constante leur système de gestion de la sécurité (SGS) ».

Comme vous l'avez déjà indiqué, vous ne cherchez pas à déterminer si le SGS est fiable ou pas, mais plutôt, étant donné qu'il est en place, si Transports Canada le gère de façon véritablement efficace. Est-ce bien cela?

M. Michael Ferguson: C'est exact.

Les compagnies ferroviaires ont l'obligation de se doter de systèmes de gestion de la sécurité, et il incombe à Transports Canada de se procurer suffisamment d'informations pour déterminer si ces systèmes de gestion de la sécurité remplissent leur fonction. C'est sur cela que porte notre vérification.

M. Mike Sullivan: Cela fait donc environ 14 ans, c'est-à-dire depuis 1999, que ce concept a été introduit. Or, nous voici en 2013, et Transports Canada vous dit qu'il leur faudra jusqu'à 2016 avant de pouvoir être raisonnablement assurés que leur gestion du système est efficace — ou pas. Étant donné qu'ils avaient déjà, par le passé, pris des engagements quant à la durée de la mise en oeuvre, notamment dans les réponses données au groupe d'experts en 2007...

... Peut-on de façon raisonnable avoir la certitude que Transports Canada respectera les nouveaux délais?

M. Michael Ferguson: Je ne cherche pas à déterminer cela.

Je crois qu'il est surtout important qu'ils se dotent d'un plan d'action clair, avec des produits livrables bien définis et un échéancier. Ils devront également établir un processus de suivi, avec des étapes de déroulement, afin que nous ne devions pas attendre 2016 pour savoir s'ils respectent ou non les délais fixés.

Il convient de mettre en place un processus jalonné de balises afin de pouvoir déterminer s'ils seront en mesure de respecter leurs délais de 2016.

M. Mike Sullivan: Est-ce qu'ils vous ont communiqué ces étapes, et qui sera chargé de vérifier qu'elles ont été atteintes?

M. Michael Ferguson: Eh bien justement, c'est ce que je voudrais soumettre comme idée au comité, afin qu'il y réfléchisse.

Comme je le disais, nous avons reçu récemment leur plan d'action, que nous n'avons pas eu le temps d'étudier. Cependant, il est important qu'ils adoptent un plan d'action suffisamment détaillé, avec des résultats concrets correspondant à chaque étape, et qu'un processus soit mis en place pour surveiller le déroulement.

Nous demandons au comité de bien vouloir, dans le cadre de ses délibérations, s'interroger sur les modalités de suivi ou de surveillance qui permettraient de respecter le calendrier.

M. Mike Sullivan: Les Canadiens se demandent si le système fonctionne de façon efficace, et notre mission, en tant que parlementaires, consiste à exprimer leurs préoccupations.

Je ne sais pas si vous avez vu le reportage tout récent dans lequel il est dit que certaines infractions ferroviaires ne sont pas signalées, si bien que personne n'en entend jamais parler. Cela n'étonne guère les Canadiens, étant donné que Transports Canada ne vérifie pas suffisamment les systèmes de gestion de la sécurité pour déterminer s'ils fonctionnent ou non convenablement. C'est pourquoi les Canadiens n'ont pas lieu de s'étonner, et peut-être vous non plus, que les compagnies ferroviaires, semble-t-il, omettent de signaler notamment, et de façon répétée, des infractions à la sécurité de transport des produits dangereux.

Je crois, par conséquent, qu'il est assez urgent de remédier à ce manque de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Qu'en pensez-vous?

• (1630)

M. Michael Ferguson: Encore une fois, je ne puis me prononcer sur les choses que nous n'avons pas vérifiées.

Lorsque j'examine le rapport de vérification et nos conclusions, je constate, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, qu'ils mettent trop de temps à installer le système de surveillance. Ce système est important, ils en ont reconnu l'importance et je crois par conséquent qu'il convient de le mettre en place, indépendamment de tout incident particulier.

Je le répète, le système de surveillance est important. Il faut le mettre en place et le faire de façon adéquate.

M. Mike Sullivan: Est-ce qu'il me reste encore du temps?

Le président: Entre 10 et 15 secondes.

M. Mike Sullivan: Une question rapide, alors.

Étant donné que le nombre de compagnies ferroviaires dont le ministère des Transports doit surveiller le SGS est voué à augmenter de 125 % et que le ministère n'a pas réussi à bien gérer les 31 compagnies dont il s'occupe actuellement, pensez-vous qu'il ait la moindre chance de pouvoir prendre en charge ce groupe-là?

Je suis très inquiet, et je crois bien que nous le sommes tous, car il semble que nous, parlementaires, venions de leur donner une tâche qui représente plus que le double de leur charge de travail actuelle, dont ils s'acquittent à peine à hauteur de 26 %.

Avez-vous des recommandations sur la façon dont ils pourraient y réussir?

M. Michael Ferguson: Nous avons évoqué ce risque pour l'avenir, je veux dire savoir s'ils auront la capacité de s'acquitter de toutes les vérifications qui leur incombent. Je crois que c'est une dimension supplémentaire de leur difficulté à respecter le délai de 2016, qu'ils ont eux-mêmes fixé.

Le président: Nous passons à présent à M. Braid pour cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie M. Ferguson et son équipe de comparaître aujourd'hui. Je les félicite, aussi, du travail important qu'ils ont accompli dans le cadre du chapitre de leur rapport consacré à la sécurité ferroviaire.

J'aimerais, avec votre permission, vous faire part d'une impression qui fait suite à la lecture de votre rapport, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

J'ai l'impression qu'il existe, à Transports Canada, une culture de la sécurité et que le SGS est un système adéquat. Je crois aussi que les vérificateurs et les inspecteurs de Transports Canada sont à la

traîne, qu'ils ne parviennent pas à assurer le suivi des résultats et à faire en sorte que les compagnies ferroviaires répondent de leur gestion.

Quel est votre point de vue sur mon impression?

M. Michael Ferguson: Je dirais, pour commencer, que Transports Canada a sans aucun doute conscience de l'importance que revêtent les questions de sécurité pour l'organisation. Nous ne nous sommes pas prononcés sur l'adéquation ou l'inadéquation des systèmes de gestion de la sécurité, étant donné qu'il s'agit, une fois de plus, de la politique adoptée. Nous nous contentons de vérifier l'application de la politique, sans la remettre en question.

S'agissant de l'écart en matière de suivi, je pense que le constat d'un tel écart ne se limite pas au suivi. Nous avons identifié des carences dans toutes les dimensions de leur travail, de la planification à la documentation et jusqu'à l'exécution — y compris le suivi, que vous avez évoqué — et même en ce qui a trait à l'évaluation du risque. Je crois par conséquent que les carences sont un peu plus étendues que vous ne le décrivez.

M. Peter Braid: Et qu'en est-il de l'imputabilité des responsables?

M. Michael Ferguson: Là encore, nous avons relevé deux ou trois choses. Par exemple, lorsque les inspecteurs ont mis le doigt sur certaines anomalies au cours d'inspections plutôt que de vérifications, ils ne se sont pas saisis de l'information pour poser la question: « Mais voyons, le problème que nous venons d'identifier au cours de cette inspection ne concerne-t-il pas l'ensemble du système? » Or, c'est ce qu'ils auraient dû faire.

Là encore, nous avons constaté qu'ils ne donnaient pas toujours suite lorsqu'ils constataient des anomalies dans le cadre du système de gestion de la sécurité. Donc, s'ils ne s'assurent pas, à l'aide d'un suivi, que les organismes concernés mettent en œuvre les améliorations, on peut dire qu'ils doivent mieux faire, y compris en matière de reddition des comptes.

• (1635)

M. Peter Braid: Merci.

Je note également que vous évoquez, dans votre rapport, les problèmes d'objectivité et d'indépendance des vérificateurs et des inspecteurs. Pourriez-vous entrer davantage dans le détail et dire pourquoi c'est important, et nous dire également ce que vous recommandez suite à vos observations?

M. Michael Ferguson: L'objectivité et l'indépendance sont deux facteurs essentiels d'une vérification. Ainsi, lorsque nous-mêmes effectuons une vérification, nous demandons à tous les membres de l'équipe participant à l'opération de signer un formulaire relatif à l'indépendance dans lequel ils déclarent s'ils ont des parents ou des proches travaillant dans l'organisme assujéti à vérification, s'ils ont jamais travaillé pour cet organisme, et d'autres choses de ce genre. Il est important de veiller à ce que le processus soit garanti et à ce que les vérificateurs soient objectifs et indépendants.

Je crois que dans le secteur dont nous parlons, c'est tout aussi important. En effet, bien souvent les inspecteurs sont du métier, je veux dire qu'ils ont déjà travaillé dans le secteur. Il est essentiel que le ministère sache, lorsqu'il affecte ses agents à une mission d'inspection, dans quel organisme il les affecte et qu'il ait la certitude que tout se déroulera de façon objective.

M. Peter Braid: Merci.

J'en viens à présent aux mécanismes de mise à exécution. Avez-vous examiné l'ensemble des mécanismes d'exécution dont dispose Transports Canada pour en déterminer l'efficacité? Sur quels éventuels domaines votre analyse a-t-elle porté?

M. Michael Ferguson: Je ne pense pas que, dans les chapitres concernés, nous traitions des questions d'exécution. Je crois bien que, lorsque nous avons examiné un éventail d'activités, aucune mesure visant l'exécution n'a été prise. Le chapitre est muet sur ce point.

M. Peter Braid: Merci.

Vous dites, au point cinq de votre déclaration liminaire: Toutefois, en dépit des consultations avec le secteur et des progrès accomplis au cours des 20 dernières années, un certain nombre de questions importantes et anciennes concernant la sécurité restent pendantes, y compris les empiètements, les passages à niveau...

Je m'intéresse de façon spécifique au problème des passages à niveau. Pourriez-vous nous donner plus de détails concernant vos observations et vos conclusions en la matière?

M. Michael Ferguson: Le résumé de nos observations concernant les passages à niveau se trouve au document 7.8, où sont traités les différents problèmes. Nous décrivons certaines des mesures prises au cours des années précédentes, y compris la fermeture de certains passages à niveau, ainsi que les investissements destinés aux améliorations, et d'autres choses encore.

Dans cette pièce jointe, nous donnons des exemples de ce qui s'est fait au cours de la période récente, mais nous soulignons également qu'il leur faudra préciser le rôle et les responsabilités des compagnies ferroviaires fédérales en matière d'entretien des passages à niveau. Cette tâche n'est pas encore achevée.

Le président: Votre temps de parole est expiré, monsieur Braid.

Je passe à présent à M. Mai, pour cinq minutes.

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Au point cinq de vos propos liminaires, vous parlez de questions de sécurité qui remontent dans le temps, en observant que leur solution traîne en longueur.

Pourriez-vous nous dire à quand remontent ces problèmes et pourquoi on tarde à les résoudre?

M. Michael Ferguson: Je crois que le système de gestion de la sécurité constitue le meilleur exemple. En 1999, on a constaté qu'il convenait de passer du système basé sur des inspections au système basé sur les vérifications.

La véritable mise en place du cadre réglementaire remonte à 2001. Nous-mêmes avons effectué la vérification en 2013 et constaté l'existence d'importantes faiblesses. Je crois que cela illustre amplement notre propos.

Si vous ajoutez à cela le fait qu'ils vont devoir assurer la surveillance d'un nombre accru de compagnies ferroviaires, et qu'ils n'ont pas respecté leur ordre de marche, il y a de quoi se demander combien de temps il leur faudra pour achever leur tâche.

M. Hoang Mai: Vous dites que ces problèmes avaient déjà été identifiés. Savez-vous quelle a été la réaction du gouvernement à l'époque?

• (1640)

M. Michael Ferguson: C'est la première fois que nous faisons cette vérification particulière. Ils n'ont donc pas pu nous répondre sur ce point dans le passé.

Dans le chapitre, nous rappelons l'examen qui a été effectué en 2007, lors de l'examen précédent de la question par le comité permanent. Là encore, nous avons mesuré les progrès que le ministère a déclaré avoir accomplis en la matière. Or, six ans plus tard, les mêmes problèmes se posent encore.

M. Hoang Mai: En effet, six ans, c'est long.

Peut-être, à l'aide de votre expérience, peut-on comparer les pratiques exemplaires. Vous demandez au comité — et je tends à être d'accord avec votre recommandation — de passer en revue le régime de surveillance, notamment sous l'angle du système de gestion de la sécurité.

Existe-t-il, dans d'autres ministères fédéraux, un régime de surveillance similaire avec lequel on pourrait faire des comparaisons ou qui pourrait servir de référence?

M. Michael Ferguson: Aucun exemple ne me vient à l'esprit mais je crois, étant donné que cela fait déjà plusieurs années qu'ils s'y sont mis et qu'ils disent devoir achever un certain nombre de choses d'ici 2016, qu'il convient de ne pas se contenter d'attendre que nous y retournions pour un nouvel audit. Nous pourrions, disons, commencer en 2017, et peut-être arriver au stade du rapport en 2018. On doit pouvoir s'assurer que le ministère exécute son propre plan d'action.

M. Hoang Mai: Je suis d'accord, si nous devons, à un moment donné, examiner...

Je rappelle que toutes les informations concernant les systèmes de gestion de la sécurité ne sont pas publiques. Par conséquent, si notre comité parlementaire souhaite établir avec précision si un système de gestion de la sécurité est conforme aux normes, ou s'il a bien été mis en place, ou encore s'il a été vérifié, quelle démarche recommanderiez-vous que nous utilisions pour ce genre de vérification, lorsqu'il n'y a pas eu audit de votre part?

M. Michael Ferguson: Voici, je crois, les questions qu'il faudrait poser. Quel est le contenu du plan d'action rédigé par le ministère? Quel est son degré de détail? Pouvez-vous, en tant que membre du comité, comprendre chacune des étapes qu'ils annoncent vouloir exécuter? De quels éléments concrets disposent-ils pour prouver ce qu'ils ont accompli? Je crois qu'il conviendrait, au titre du processus, de bien comprendre le détail de leur plan d'action et les modalités témoignant du franchissement de chacune des étapes du processus.

M. Hoang Mai: Vous dites également que tous les SGS n'ont pas été vérifiés. Selon quelle fréquence convient-il de les vérifier afin de s'assurer qu'ils sont bien en place et qu'ils fonctionnent de façon adéquate?

M. Michael Ferguson: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. C'est à Transports Canada qu'il incombe de veiller à recueillir suffisamment d'éléments pour déterminer que les systèmes de gestion de la sécurité fonctionnent correctement. Je ne sais pas si une vérification de toutes les compagnies ferroviaires à intervalle triennal représente la bonne solution, ou s'il faut prévoir un autre intervalle. Cela, je ne le sais pas. C'est à eux de veiller à structurer l'analyse et à l'exécuter en fonction du niveau de garantie qu'ils souhaitent obtenir à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité. Donc, je ne peux pas vous répondre pour ce qui est du nombre d'analyses ou des intervalles, ou encore des modifications éventuelles. Ils doivent faire l'analyse et s'appuyer sur des données concrètes pour sélectionner un programme de vérification adéquat selon eux.

Le président: Merci. Votre temps de parole est expiré.

Je passe à présent à Mme Young.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Je vous remercie, messieurs, de comparaître devant nous cet après-midi. Je pense que l'étude que nous effectuons est très importante, car les Canadiens veulent pouvoir compter sur une bonne sécurité du service ferroviaire et du transport. Permettez-moi de revenir sur deux points importants et très intéressants de votre synthèse.

Tout d'abord, j'aimerais confirmer à nouveau que votre vérification n'a pas le moindre rapport avec l'accident de Lac-Mégantic. Il se trouve simplement, n'est-ce pas, que vous étiez en train d'effectuer une vérification de Transports Canada?

M. Michael Ferguson: Nous avons commencé le travail en 2012, sauf erreur de ma part, et tout le travail de terrain correspondant à la vérification était déjà bouclé en juin 2013, c'est-à-dire avant l'accident de Lac-Mégantic.

• (1645)

Mme Wai Young: Lorsque vous parlez de travail de terrain, est-ce que cela signifie que vous avez envoyé des vérificateurs dans des entrepôts ou dans des gares ferroviaires, ou est-ce que vous avez examiné leurs dossiers au siège de Transports Canada?

M. Michael Ferguson: Nous avons examiné les dossiers concernés au siège de Transports Canada, étant donné que certaines de leurs activités se déroulent dans les diverses régions. Je crois que la totalité de notre travail a été accomplie avec du personnel de Transports Canada, et pas seulement à Ottawa.

Mme Wai Young: Pouvez-vous nous dire quelle a été la portée de votre audit? Êtes-vous certain qu'il fournit à notre comité les informations dont nous avons besoin pour la rédaction de notre rapport?

M. Michael Ferguson: C'est sans aucun doute l'objectif de toutes nos vérifications. Nos rapports sont destinés au Parlement, et dans ces rapports nous faisons état des aspects positifs, mais nous signalons également les choses qu'il convient d'améliorer.

Je pense que ce rapport donne une bonne synthèse générale de la situation actuelle à Transports Canada. Je pense aussi qu'il devrait fournir un appui utile au comité dans ses efforts pour améliorer ce secteur de Transports Canada.

Mme Wai Young: Compte tenu de votre réponse, pouvons-nous avoir une garantie relative que vous n'allez pas devoir répéter la vérification de Transports Canada, et que vous vous sentez assurés d'avoir englobé dans votre analyse la question dont nous parlons ici?

M. Michael Ferguson: Il ne faut pas oublier que nous nous sommes penchés sur une période de temps bien définie. Je ne pense pas qu'il y ait le moindre besoin de revenir sur cette période pour la soumettre à une nouvelle vérification, car nous avons accompli un travail minutieux.

Il importe, cependant, que le comité ait bien conscience de ce qui s'est passé depuis cette vérification.

Mme Wai Young: Je reviens au point neuf de votre synthèse. Vous dites être parvenus à la conclusion, dans votre vérification, que Transports Canada doit remédier aux faiblesses importantes que vous avez constatées dans chacun des volets de la surveillance qu'il lui incombe d'exercer sur les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires fédérales. Vous ajoutez que si la situation n'est pas rectifiée, le ministère risque de n'avoir pas la garantie nécessaire que ces systèmes gèrent efficacement, au jour le jour, les risques pour la sécurité.

C'est là, selon moi, une déclaration percutante et qui ne laisse guère d'échappatoire. Pourriez-vous nous l'expliquer davantage?

M. Michael Ferguson: Nous voulons dire par là que le mandat de Transports Canada consiste à veiller à recueillir suffisamment d'informations pour obtenir la conviction que les SGS des compagnies ferroviaires fédérales fonctionnent comme il se doit. Nos observations nous portent à penser qu'ils n'ont pas encore mis en place un régime suffisamment fiable pour leur donner, conformément à leur mandat, l'assurance que les systèmes de sécurité fonctionnent adéquatement.

Cela nous renvoie au fait qu'ils doivent déployer davantage d'efforts, compte tenu de leur responsabilité dans ce domaine, afin d'obtenir ce niveau d'assurance.

Mme Wai Young: Au point huit, juste avant celui que nous venons de voir, vous dites: « les vérifications qu'ils ont effectuées étaient trop étroitement focalisées ».

Est-ce cela qui pose problème, entre autres?

M. Michael Ferguson: En effet. Je crois d'ailleurs que nous évoquons de façon spécifique, dans notre rapport, la manière dont ils ont conduit leurs propres évaluations du risque.

Lorsque les évaluations du risque sont trop étroitement circonscrites, par exemple lorsqu'elles ne tiennent pas compte de risques potentiels identifiables, on est, certes, en mesure de mettre au jour des lacunes concernant le passé, mais pas forcément de prévenir certaines erreurs dans l'avenir. Or, c'est cela qui compte et c'est pourquoi nous disons que leur approche est trop étroitement focalisée. Il faut pouvoir envisager les risques auxquels est confronté le secteur.

Mme Wai Young: On peut donc dire, n'est-ce pas, que le mandat de Transports Canada consiste à se préoccuper de la sécurité mais également à évaluer le risque, et que cela engage sa responsabilité?

M. Michael Ferguson: Bien sûr, il leur incombe de s'acquitter de leur mandat. Nous pensons que la meilleure façon de veiller au bon fonctionnement des SGS consiste à cerner les risques principaux, veiller à ce qu'ils soient bien analysés et aussi, sur la base de cette analyse, à se procurer les ressources nécessaires.

• (1650)

Le président: Merci, votre temps de parole est expiré.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Ferguson, à vous et à votre équipe, de témoigner aujourd'hui sur un sujet dont l'importance est incontestable.

J'aimerais, pour commencer, que vous m'aidiez à dissiper une certaine confusion dans mon esprit. Dans votre déclaration liminaire, de même que dans les réponses que vous avez apportées à certaines questions concernant le nombre de vérifications effectuées, il me semble, sauf erreur de ma part, que vous avez déclaré à plusieurs reprises que c'est Transports Canada qui a fixé le nombre de vérifications à effectuer dans le cadre de son plan. Est-ce bien ainsi?

M. Michael Ferguson: C'est en effet Transports Canada qui a fixé le niveau de couverture nécessaire à la vérification. Je confirme donc que c'est une décision de Transports Canada.

M. Lawrence Toet: C'est bien Transports Canada qui fixe ce chiffre?

M. Michael Ferguson: Oui.

M. Lawrence Toet: Or, la tête de rubrique de la page 23 de votre rapport dit: « Le nombre de vérifications programmées en vue de l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires fédérales était insuffisant. » Cet énoncé signifie, semble-t-il, que c'est leur plan qui était inadéquat; cependant, vous avez déclaré à plusieurs reprises au cours de votre témoignage aujourd'hui que votre rôle ne consistait pas à évaluer leur plan, mais à déterminer s'ils l'avaient respecté.

J'aimerais savoir si vous maintenez un tel énoncé ou si vous souhaitez ajouter quelques précisions, car il me semble déceler un décalage avec votre témoignage d'aujourd'hui.

M. Michael Ferguson: Nous mettons en cause le fait qu'ils n'ont pas effectué le nombre de vérifications qu'ils avaient eux-mêmes programmées. C'est cela qui pose problème, à savoir le fait qu'ils avaient prévu une certaine couverture sur une période triennale, mais que ce seuil n'a pas été atteint.

M. Lawrence Toet: Par conséquent, l'énoncé de la tête de rubrique aurait dû être: « Le nombre de vérifications fixé dans le plan n'a pas été atteint. » Je n'ai pas pu manquer de remarquer le manque de correspondance avec la teneur de votre témoignage, et je voulais être sûr d'avoir compris.

Donc, toujours pour confirmer, j'aimerais savoir si le but de votre vérification consistait à déterminer si les SGS fonctionnaient de façon adéquate.

M. Michael Ferguson: Nous n'avons pas cherché à déterminer si les SGS fonctionnaient correctement ou non, car tel n'était pas l'objet de notre vérification. Nous cherchions à établir si Transports Canada recueillait effectivement les informations permettant d'établir si ces systèmes fonctionnaient de façon fiable.

M. Lawrence Toet: En d'autres termes, votre rapport constitue, pour l'essentiel, un jugement sur les lacunes du processus de vérification mis en œuvre par Transports Canada, et non pas nécessairement une analyse du degré de sécurité entourant le transport ferroviaire. Vous vous êtes intéressés à leurs systèmes de surveillance, sans prendre en compte la réalité concrète, je veux dire la sécurité des expéditions ferroviaires au Canada.

M. Michael Ferguson: Nous n'avons pas analysé les méthodes mises en œuvre par les compagnies ferroviaires, non plus que leurs systèmes de gestion de la sécurité. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur le bon fonctionnement de ces systèmes. Notre analyse a porté sur le mandat de Transports Canada et sur la question de savoir si le ministère recueillait suffisamment d'informations pour évaluer la qualité de ce fonctionnement.

M. Lawrence Toet: Je crois qu'il est important de s'entendre là-dessus, compte tenu du tableau figurant à la page 6 de votre rapport, qui montre l'évolution des accidents entre 2002 et 2012. On y observe, en chiffres absolus, un recul du nombre des accidents, comme cela a été souligné par plusieurs de nos collègues d'en face. Donc, alors même que le volume du trafic ferroviaire a augmenté, le nombre des accidents, lui, a diminué.

Il me semble que cela témoigne en faveur du bon fonctionnement des SGS. Il ne s'agit pas de viser à la perfection, mais compte tenu de ces chiffres, à savoir que l'on a enregistré moins d'accidents alors que le volume transporté a connu une augmentation spectaculaire durant la même période, on peut dire que les SGS fonctionnent tout de même correctement.

M. Michael Ferguson: Les chiffres du rapport traduisent effectivement la réalité des faits, mais il ne faut pas se hâter d'en tirer des conclusions. Il faut aussi tenir compte de la gravité des

accidents, notamment des plus récents, et ne pas se contenter simplement du nombre d'accidents.

M. Lawrence Toet: Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que nous aimerions éliminer tous les accidents, si cela était possible. C'est la raison pour laquelle nous allons effectuer cette étude, en vue d'améliorer le fonctionnement effectif des systèmes de gestion de la sécurité.

Je crois qu'il est important de bien noter officiellement que votre rapport ne propose aucune évaluation des pratiques ou des normes de SGS de compagnies ferroviaires au Canada. Vous vous êtes exclusivement intéressés au processus de surveillance incombant à Transports Canada afin de déterminer s'il fonctionne de façon adéquate.

• (1655)

M. Michael Ferguson: C'est bien cela.

M. Lawrence Toet: J'aimerais à présent entrer davantage dans le détail des vérifications portant sur les SGS. On a beaucoup parlé, aujourd'hui, du nombre de vérifications et du fait qu'elles n'ont pas, entre autres choses, atteint les buts fixés en fonction du plan. Pourriez-vous nous illustrer certaines des lacunes des vérifications des SGS, en dehors du chiffre de 26 % déjà évoqué aujourd'hui? J'aimerais que vous nous précisez certains des domaines qui, selon vous, méritent d'être pris en compte par Transports Canada afin d'améliorer les choses pour l'avenir.

M. Michael Ferguson: Je pense que dans le chapitre pertinent du rapport, nous passons en revue plusieurs aspects de leurs méthodes de vérification. Encore une fois, lorsqu'on planifie une vérification, il faut mettre au premier plan les risques auxquels est confrontée l'organisation en question. Comme nous l'avons dit, il s'agit entre autres, en l'occurrence, des parcours sélectionnés pour le transport de produits dangereux, de manière à concentrer les vérifications sur les problèmes les plus importants. Voilà pour ce qui est de la planification.

Mais nous avons également identifié d'autres problèmes. Étant donné que la documentation n'est pas toujours complète, on a parfois du mal à établir les faits.

Ainsi, nous avons constaté que la haute direction n'est pas toujours impliquée dans la planification de la vérification. Par conséquent, il conviendrait peut-être que la haute direction, souvent porteuse de perspectives plus larges, soit en mesure de contribuer à la planification des vérifications.

Je crois aussi que nous énumérons, un peu plus loin dans le chapitre, certaines faiblesses de leur méthodologie, notamment le fait que tous les vérificateurs n'ont pas reçu la formation nécessaire.

Nous mentionnons également qu'ils n'ont pas pris en compte toutes les choses qui méritaient d'être analysées, et nous passons en revue les ressources qui leur sont nécessaires, à commencer par les qualifications, de même que l'ensemble des problèmes liés à la planification des ressources.

On peut donc dire qu'ils devraient améliorer de façon générale la manière dont ils s'acquittent de la fonction de vérification.

Le président: Merci.

Nous avons ainsi achevé le premier tour, et nous disposons du temps nécessaire pour donner la parole de ce côté à M. McGuinty et à deux personnes de ce côté-ci, ce qui devrait nous amener au moment prévu pour la conclusion de notre séance.

Je crois, monsieur Sullivan, que vous partagez votre temps avec Mme Boutin-Sweet.

M. Mike Sullivan: En effet.

Le président: Merci.

M. Mike Sullivan: Je tiens à vous remercier à nouveau. Grâce à la précision et à la concision de vos réponses, nous avons été en mesure de vous poser beaucoup plus de questions qu'à bien d'autres témoins, et je vous en suis reconnaissant.

Vous avez indiqué que Transports Canada vous a communiqué ses plans afin que nous puissions en suivre la mise en oeuvre. Pourrais-je obtenir une copie des comptes rendus de Transports Canada sur l'exécution des recommandations que vous avez formulées?

M. Michael Ferguson: Je m'étonne que le comité n'ait pas reçu ces documents. Je vais devoir...

M. Mike Sullivan: Non, pas à ma connaissance.

M. Michael Ferguson: Nous allons donc nous renseigner, mais j'imagine que si tel n'a pas encore été le cas, Transports Canada compte vous les communiquer.

M. Mike Sullivan: Très bien.

M. Michael Ferguson: C'est en principe Transports Canada qui devrait vous les adresser, mais nous pouvons bien entendu les contacter sur ce point.

M. Mike Sullivan: Entendu. C'est à vous qu'ils ont écrit, pas à nous... mais je vous remercie.

S'agissant de l'analyse du risque, dont il reste à déterminer si elle a eu lieu, nous avons évoqué plus tôt le fait que le nombre de compagnies ferroviaires que Transports Canada va devoir superviser est appelé à doubler, voire davantage. En outre, pendant la période visée par votre étude, le volume de pétrole brut — dont nous apprenons qu'il est extrêmement inflammable — transporté par rail est passé de 500 à quelque 200 000 wagons par an, et même peut-être plus.

Est-ce là un exemple de l'analyse du risque que devrait faire Transports Canada afin de déterminer s'il convient ou non de renforcer les processus de supervision des SGS, notamment en fonction de l'augmentation du transport de produits dangereux?

M. Michael Ferguson: L'exemple spécifique que nous utilisons dans le chapitre indique que ces facteurs n'ont pas été pris en considération lors de l'évaluation du risque des parcours utilisés pour le transport de produits dangereux. Il va sans dire que les modalités de transport de produits dangereux constituent un autre facteur de risque qu'ils doivent prendre en considération. Ce sont là autant d'exemples d'identification du risque. Une fois le risque identifié, Transports Canada est en mesure d'établir quelles vérifications il convient d'effectuer et sur quels aspects particuliers.

• (1700)

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Merci, monsieur le président.

Je vous ai demandé plus tôt pourquoi, à votre avis, les recommandations n'avaient pas encore été mises en oeuvre. Vous m'avez répondu qu'on ne vous avait pas donné de réponse.

Est-il possible que ce soit tout simplement en raison d'un manque de ressources, d'après vous?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Vous avez parlé de recommandations? J'essaie de me souvenir avec précision de la question précédente, mais, s'agissant des recommandations...

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je parle des recommandations de 2007.

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Celles du comité et du groupe d'experts, c'est de cela que je veux parler... Comme je le disais, nous avons passé en revue les recommandations et avons demandé à Transports Canada quelles mesures avaient été prises en conséquence. Ils nous ont communiqué leur évaluation, que nous avons étudiée avant de poursuivre le dialogue avec eux. Cela nous a conduits à conclure que, même s'agissant des choses qu'ils avaient dit avoir achevées, il restait encore du chemin à parcourir.

Je répète qu'il ne nous appartient pas de déterminer pourquoi il leur a fallu tellement de temps pour affronter ou régler certains problèmes: c'est à eux de répondre à cette question. Nous nous contentons de souligner qu'ils n'ont toujours pas résolu certains des problèmes que nous avons déjà soulevés voici plusieurs années.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: D'un côté, plusieurs recommandations n'ont pas encore été mises en oeuvre, mais d'un autre côté, le transport des matières dangereuses par chemin de fer est augmenté. Malheureusement, les budgets ne suivent pas. Transports Canada doit faire une analyse des ressources. De plus, il va probablement falloir ajouter des inspections, étant donné qu'une quantité beaucoup plus grande de matières dangereuses va être transportée par train. Il va aussi falloir offrir de la formation. En effet, vous avez dit que 40 % des inspecteurs n'avaient pas la formation nécessaire.

Selon vous, est-il réaliste de penser que tout cela pourra être fait d'ici 2016?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: C'est, une fois de plus, au ministère de répondre à cette question.

Nous tenions, dans ce chapitre, à mettre en relief l'évolution du contexte dans lequel Transports Canada opère, et le fait que le ministère va devoir assumer un surcroît d'activités de surveillance, avec les difficultés d'adaptation et d'exécution déjà rencontrées. Et lorsqu'on considère l'ensemble du tableau, on voit que les difficultés, loin de s'atténuer, ne cessent de s'accroître.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je vais poser ma question en anglais.

Le président: Désolé, votre temps de parole est expiré.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je voulais simplement dire qu'ils avaient évoqué la nécessité d'obtenir davantage de ressources.

Le président: Très bien, c'est versé au procès-verbal. Merci.

Nous passons à présent à M. McGuinty pour cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, deux questions rapides. J'aimerais tenter de résumer de façon simple et compréhensible, à l'intention du public canadien, certains des points principaux de votre rapport.

Pourriez-vous confirmer qu'au cours de la période triennale couverte par votre vérification, il n'y a pas eu un seul audit de VIA Rail?

M. Michael Ferguson: En effet, pas un seul audit, mais très probablement des inspections.

M. David McGuinty: Donc, pas un seul audit. À raison de quatre millions de passagers par an, cela fait 12 millions de passagers en trois ans, et il n'y a pas eu un seul audit de VIA Rail.

M. Michael Ferguson: Il n'y a pas eu d'audit de VIA Rail pendant cette période de trois ans, mais, normalement, des inspections.

M. David McGuinty: Donc, à l'intention des Canadiens qui suivent ces délibérations ou en lisent le compte rendu, vous dites que la portée des vérifications est, en soi, très limitée. Est-ce bien cela?

M. Michael Ferguson: Nous avons constaté que leur portée était limitée, en effet.

M. David McGuinty: Et vous concluez: « Ces observations indiquent que Transports Canada ne dispose pas de l'assurance nécessaire que les compagnies ferroviaires fédérales ont mis en oeuvre des systèmes adéquats et efficaces de gestion de la sécurité. »

Cela veut dire, en fait, que les systèmes ne fonctionnent pas correctement.

M. Michael Ferguson: Comme vous l'avez dit en lisant directement le rapport, nous avons conclu qu'ils doivent recueillir davantage d'informations, et d'informations de meilleure qualité, concernant le niveau de fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité.

M. David McGuinty: Vous dites que la méthode utilisée par le ministère pour ses inspections présente des déficiences et qu'elle est périmée.

M. Michael Ferguson: Nous disons qu'ils continuent de recourir majoritairement aux inspections, et que ces dernières appliquent des méthodes qui remontent au milieu des années 1990, alors que leur contexte de travail a évolué depuis.

• (1705)

M. David McGuinty: Donc, vous dites qu'ils accomplissent un quart des inspections qu'ils avaient prévu effectuer, et que la méthode employée pour ce faire présente des déficiences et qu'elle n'est pas mise à jour.

M. Michael Ferguson: Là encore, je vous rappelle la distinction importante entre vérifications et inspections.

M. David McGuinty: C'est d'accord.

M. Michael Ferguson: Nous disons qu'ils n'ont pas effectué toutes les vérifications prévues dans le plan. S'agissant des inspections, je ne peux pas dire si le programme a été respecté, étant donné que nous n'en avons pas parlé. Cependant, nous avons pu relever que les modalités d'exécution des inspections restent basées sur une méthode remontant au milieu des années 1990.

M. David McGuinty: En 2009, le gouvernement — je dis le gouvernement et non pas Transports Canada car il ne s'agit pas de mettre en cause la responsabilité de ses fonctionnaires — a estimé qu'il leur faudrait une vingtaine de vérificateurs de système pour vérifier chaque compagnie ferroviaire une fois tous les trois ans. Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Si je me souviens bien, c'est effectivement leur évaluation de leurs besoins. Toutefois, même ce chiffre n'était pas basé sur une analyse détaillée des vérifications qu'ils s'approprieraient à effectuer.

M. David McGuinty: Par conséquent, vous ne savez pas comment ils sont parvenus à ce chiffre de 20 vérificateurs?

M. Michael Ferguson: Ils ont dit 20 vérificateurs.

M. David McGuinty: Par ailleurs, je crois qu'ils ont un effectif de 10 inspecteurs qualifiés, c'est bien cela?

M. Michael Ferguson: Au moment de la vérification, ils en avaient 10.

M. David McGuinty: Il a donc la moitié de l'effectif dont il dit avoir besoin, mais il n'y a aucune analyse justifiant pourquoi il en faut 20.

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. David McGuinty: Et le ministère doit maintenant superviser 39 de chemins de fer supplémentaires qui ne sont pas de compétence fédérale.

M. Michael Ferguson: Je n'ai pas le chiffre exact, mais il doit superviser des chemins de fer supplémentaires.

M. David McGuinty: C'est ce que dit votre rapport.

Transports Canada ne savaient pas « si son effectif actuel possédait les compétences requises » pour faire le travail.

M. Michael Ferguson: Comme je l'ai dit, il n'a pas fait l'analyse en question.

M. David McGuinty: « Les inspecteurs ou les gestionnaires n'ont pas reçu une formation en temps opportun. »

M. Michael Ferguson: Et nous avons indiqué, je pense, le pourcentage de chaque catégorie d'employés qui ont suivi la formation en temps opportun.

M. David McGuinty: Le gouvernement ne peut même pas garantir que les inspecteurs sont objectifs, sans lien de dépendance et indépendants, car ils viennent surtout des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. D'autre part, les codes d'éthique et le reste ne sont pas appliqués de façon à garantir que les personnes qui effectuent ces inspections minimales sont objectives et indépendantes.

M. Michael Ferguson: Le ministère a besoin de mettre un processus en place pour s'assurer que les personnes qui font ce travail sont indépendantes.

M. David McGuinty: Monsieur Ferguson, avez-vous tenu compte du fait que le gouvernement du Canada, le gouvernement conservateur a eu cinq ministres des Transports en moins de huit ans?

M. Michael Ferguson: Cela ne faisait certainement pas partie de notre audit.

M. David McGuinty: Si vous faisiez la vérification en tenant compte du fait qu'il y a eu cinq ministres en moins de huit ans, quelles conséquences pensez-vous que cela aurait?

Le président: Quelle est la pertinence de la question, monsieur McGuinty?

M. David McGuinty: Monsieur le président, je pense que c'est entièrement en rapport avec le rendement du ministère sur le plan de la sécurité ferroviaire étant donné que la responsabilité ultime du ministère est assumée par le ministre et, si je comprends bien notre système de démocratie parlementaire, par le premier ministre en tant que membre du Cabinet. C'est donc, je crois, une question importante. Je voudrais que M. Ferguson nous aide à comprendre quelles conséquences le fait d'avoir eu cinq ministres en moins de huit ans a pu avoir sur la continuité...

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Braid?

M. Peter Braid: Je ne pense pas que ce genre de question sur la situation politique, les ministres et le premier ministre soit approprié lorsque nous recevons des fonctionnaires, surtout d'un bureau aussi objectif que celui du vérificateur général.

Le président: Non, et pour une fois, ce rappel au Règlement est légitime.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Et monsieur McGuinty, tenez-vous en à...

M. David McGuinty: Monsieur le président, nous pourrions débattre quant à savoir si c'est un rappel au Règlement ou non.

Le président: Bien entendu, vous avez cette prérogative.

M. David McGuinty: J'estime que ce n'est pas un rappel au Règlement, mais nous pourrions en parler plus tard.

En janvier, le gouvernement sera au pouvoir depuis huit ans. La continuité de la haute direction d'un ministère comme Transports Canada a-t-elle des répercussions sur la capacité d'assurer la sécurité ferroviaire? J'ai lu votre rapport pour la troisième fois, monsieur Ferguson, et la sécurité ferroviaire est en crise au Canada.

Le président: Votre temps est écoulé. Vous pouvez peut-être laisser les témoins répondre, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Oui.

M. Michael Ferguson: Ce n'est pas vraiment une question à laquelle je peux répondre, monsieur le président, car l'impact de la haute direction ne faisait pas partie de cet audit. Ce n'est pas vraiment une question à laquelle je peux répondre.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Il y a eu un changement de direction intéressant dans les questions de M. McGuinty. Permettez-moi de réorienter le tir. Le gouvernement conservateur a-t-il effectué une seule inspection des voies ferrées, à votre connaissance?

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, car ces questions sont irrecevables. Elles concernent le régime politique et nous venons de déclarer ces questions irrecevables.

Si vous voulez considérer la chose, je pense que cela nous ramène à la politique conservatrice, au Parti conservateur et à la responsabilité des conservateurs.

Votre décision était claire, je pense, quant au fait que c'est un sujet en dehors des questions qui peuvent être posées.

•(1710)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je cherche et je ne vois aucune mention, soit dit en passant...

Si vous me permettez de répondre moi-même à la question, ou vous pourriez y répondre vous-même. Par exemple, à la page 15, vous dites:

Le ministère a réalisé d'importants progrès pour mettre en oeuvre de nombreuses recommandations du Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Vous mentionnez ce qui suit à la page 14:

... le ministère disposait d'un processus pour cerner et analyser les problèmes de sécurité et proposer des solutions.

... il a collaboré avec l'industrie pour analyser les recommandations, trouver des solutions et prendre des mesures afin de les mettre en oeuvre.

Le ministère connaissait la plupart des préoccupations soulevées par les intervenants, étant donné qu'il travaille étroitement avec l'industrie afin de se tenir informé des faits nouveaux et des problèmes de sécurité importants.

Vous avez certaines idées au sujet du Bureau de la sécurité des transports et de ses responsabilités. Pour chacune d'elles... les questions de M. McGuinty sont donc absurdes à certains égards.

Mais je voudrais vous poser d'autres questions. En examinant les documents de Transports Canada concernant ses vérifications des systèmes de gestion de la sécurité, même les vérifications ciblées, savez-vous, au moins en partie, ce que comprend le SGS du CN ou du CP?

M. Michael Ferguson: Voici ce que nous faisons normalement. Nous avons sans doute examiné les dossiers concernant toute vérification que Transports Canada a menée au sujet de certaines compagnies ferroviaires de compétence fédérale. Néanmoins, je ne peux pas parler des résultats ou des systèmes qui sont en place dans une compagnie en particulier.

M. Jeff Watson: Très bien.

Vous nous avez fait un certain nombre de recommandations utiles. Comme vous l'avez mentionné, Transports Canada a proposé une sorte de plan de travail. Je suppose que le comité demandera au ministère de le lui communiquer, s'il ne le fait pas de sa propre initiative, afin que nous puissions le voir. J'espère que ce plan établira l'ordre de priorité dans lequel les recommandations les plus urgentes seront mises en oeuvre.

Je voudrais vous demander votre opinion. Les recommandations sont-elles classées par ordre de priorité ou avez-vous des conseils à donner au comité ou à Transports Canada quant aux recommandations qui devraient être suivies en premier ou qui sont les plus urgentes ou prioritaires, même si elles sont toutes importantes?

Si tout est prioritaire, rien n'est prioritaire. Avez-vous une idée des recommandations qu'il faudrait appliquer le plus rapidement?

M. Michael Ferguson: Nous n'avons pas formulé ou classé les recommandations sous cet angle.

N'oublions pas non plus que nos recommandations se situent à un niveau assez élevé. Lorsque Transports Canada mettra en oeuvre son plan d'action, nous nous attendons à ce qu'il détermine ce qui devra être fait en premier.

En réalité, j'examinerais la façon dont le ministère établit les priorités et je lui demanderais ensuite de justifier la façon dont il l'a fait.

M. Jeff Watson: Très bien

La ministre a déclaré publiquement qu'elle serait très heureuse que vous-même et votre bureau retourniez au ministère en temps voulu pour évaluer les progrès de la mise en oeuvre des recommandations. Je suppose que vous accepterez son invitation.

M. Michael Ferguson: Nous faisons des vérifications de suivi de temps à autre dans un certain nombre de domaines différents. C'est certainement un domaine dans lequel je dirais que nous envisagerons sérieusement de faire un suivi.

M. Jeff Watson: Très bien.

En 2012, vous avez fait l'audit de la surveillance de la réglementation du côté de l'aviation. Si je me souviens bien, c'était le chapitre cinq du rapport.

Transports Canada fait-il un meilleur travail sur le plan de la surveillance de l'aviation que pour le chemin de fer? Y a-t-il une ou deux différences importantes que vous pourriez mentionner?

M. Michael Ferguson: Encore une fois, vous avez raison. Nous avons fait l'audit précédent de la surveillance de l'aviation. Nous n'avons pas fait de comparaison entre les deux. Nous avons, je pense, constaté des problèmes similaires, en ce sens que le ministère a mis beaucoup de temps à résoudre des problèmes particuliers. Nous avons relevé des problèmes semblables, mais quant à savoir si la supervision est meilleure dans un cas ou dans l'autre, nous n'avons pas vraiment fait cette évaluation.

M. Jeff Watson: À la page 29, sous le titre Inspections, on peut lire ceci:

Si le ministère tenait compte de ces changements et se fiait davantage aux résultats de ses vérifications, il pourrait possiblement réduire le nombre d'inspections à réaliser. Il pourrait effectuer davantage de vérifications en utilisant les ressources qui sont consacrées actuellement aux inspections.

Certains disent qu'il faudrait faire plus d'inspections.

Dites-vous dans votre rapport que nous devons faire plus d'inspections ou plus de vérifications?

• (1715)

M. Michael Ferguson: Nous disons que Transports Canada doit établir ce qu'il doit faire pour être suffisamment certain que les systèmes de gestion de sécurité fonctionnent bien. Compte tenu de la procédure qu'il a mise en place et qui met davantage l'accent sur les vérifications... encore une fois, lorsqu'on fait des vérifications, on teste un système...

M. Jeff Watson: Si vous le permettez, monsieur Ferguson, il n'est pas dit que Transports Canada a laissé entendre qu'il pouvait mener moins d'inspections, ou du moins ce n'est pas ce que le libellé laisse entendre.

M. Michael Ferguson: J'allais y venir.

M. Jeff Watson: Je suppose que c'est plutôt votre conclusion.

M. Michael Ferguson: Quand vous faites une vérification, vous vérifiez un système. Quand vous vérifiez un système pour déterminer s'il fonctionne ou non, vous pouvez faire moins de tests individuels du système et c'est ce que font les inspections.

M. Jeff Watson: Mais faudrait-il réorienter le budget des inspections vers un plus grand nombre de vérifications?

M. Michael Ferguson: Par conséquent, si vous faites moins d'inspections, cela peut aider à financer les vérifications. C'est, je pense, ce que nous avons souligné.

Le président: Vos cinq premières minutes sont écoulées, monsieur Watson.

Vous avez terminé?

M. Jeff Watson: Oui.

Le président: Très bien.

Je tiens à remercier M. Ferguson M. Laplante et M. Chouinard de leur présence ici.

Merci beaucoup.

M. Watson ne voulait pas de ses cinq dernières minutes, alors...

M. David McGuinty: Puis-je les avoir?

Le président: Vous pouvez le lui demander, mais je devine qu'il ne vous les accordera pas.

Monsieur Watson, je vous laisse le dire vous-même.

M. Jeff Watson: Non, monsieur le président.

Étant donné la façon dont les règles du comité sont établies, le partage des questions doit être équitable. Nous avons terminé les questions.

Merci

Le président: Merci.

Encore une fois, je remercie nos témoins.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>